ТРАМВАЙНО-ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ЛЕНСОВЕТА
Служба движения

Только для внутреннего пользования

ИНСТРУКЦИЯ
ДЛЯ
ВАГОНОВОЖАТЫХ

Ленинград
1938

ИСПРАВЛЕНИЯ

Напечатано:	Следует читать:
Стр. 3. Нач. Гаи Лоурком	Стр. 3. Нач. Гаи Лоурки
Стр. 19. Особо запрещается выдерживать контоллер и т. д.	Стр. 19. Особо запрещается выдерживать контроллер и т. д.
Стр. 30, § 62. ...как указано в § 62.	Стр. 30, § 62. ...как указано в § 61.
Стр. 56, § 125. Вагоновожатый не должен допускать давленія и т. д.	Стр. 56, § 125. Вагоновожатый не должен допускать давления и т. д.
Стр. 68, п. 8) съездового положения	Стр. 68, п. 8) с ездового положения.
Стр. 18 п 6) должен	должен

Ответственный редактор *И. Пох.*
Леноблгорлит № 1202.
Время сдачи в набор 25/XI 1937 г.
Подписано к печати 8/III 1938 г. Ст. ф. б. 62×88.
Колич. печ. лист.—5¼. Тираж 5000. Зак. № 3816.

2-я тип. изд-ва ЛОиС. Ул. 3-го Июля, 55.

Утверждаю:
Нач. Управления
М. Сорока.
Главный инженер
Управления
Б. Иванов
1937 г.
Согласовано:
Нач. ГАИ Лоурком
Н. Соколов.

ИНСТРУКЦИЯ ДЛЯ ВАГОНОВОЖАТЫХ

А. Общие правила

§ 1. Во время своей работы вагоновожатый должен в точности исполнять правила, перечисленные в данной инструкции.

§ 2. Управляя поездом, вагоновожатый должен:

а) соблюдать заданное расписание;

б) соблюдать правила безопасности движения;

в) наблюдать за исправностью и сохранностью вагонов и вагонного имущества;

г) экономить электрическую энергию, избегая излишних подтормаживаний, следя за выполнением рационального выбега без тока и т. д.

Кроме того, вагоновожатый обязан наблюдать за порядком на передней площадке моторного вагона.

§ 3. Управляя поездом, вагоновожатый является ответственным за жизнь пассажиров, за безопасность пешеходов, безрельсового транспорта и за сохранность вагонов. Поэтому он должен быть внимателен и осторожен и исполнять все правила езды.

§ 4. Вагоновожатый обязан, кроме настоящей инструкции, хорошо знать правила уличного движения, правила пользования трамваем, все действующие формы карточек и билетов, а также все действующие инструкции, циркуляры и приказы, касающиеся его работы, и иметь при себе права управления вагоном.

§ 5. Вагоновожатый обязан исполнять служебные распоряжения вышестоящих работни-

ков Трамвайно-Троллейбусного Управления, а именно:

а) на линии: лиц административно-технического персонала, владеющих карточкой с правом контроля, инструкторов вагоновожатых, начальников станций, диспетчеров, ревизоров и других лиц, имеющих право на отдачу распоряжений.

б) в парке и на территории парка: начальника движения, инженера движения, начальников смен, диспетчеров и технического приемщика.

§ 6. Вагоновожатому воспрещается оставлять свое рабочее место до полной остановки поезда, в особенности при наличии какой-либо угрожающей поезду опасности.

§ 7. При уходе с передней площадки моторного вагона вагоновожатый обязан взять с собой стоповую рукоятку контроллера.

§ 8. Вагоновожатому воспрещается передавать управление поездом лицам, не имеющим на то права. В сомнительных случаях он обязан требовать предъявления соответствующего удостоверения.

§ 9. При езде с учеником, или со стажером

учитель наравне с учеником отвечает за правильность и безопасность езды.

§ 10. Вагоновожатому запрещается курить, есть и пить во время управления вагоном. Разрешается курить на конечном пункте и на 1-м перегоне от конечного пункта.

Б. Приемка и сдача поезда

I. Приемка поезда в парке

§ 11. Для приемки поезда вагоновожатый обязан явиться в парк не менее чем за 10 минут до выпуска поезда на линию, получить ручки, вагонные принадлежности и отметиться у диспетчера.

§ 12. При приемке поезда, вагоновожатый должен осмотреть и проверить следующие части поезда:

1. Токоприемник. Нет ли перекоса и зазубрин на контакте, имеется ли бугельная веревка и правильно ли она привязана, так, чтобы своею петлей при движении вагона не могла задеть граждан находящихся на междупутье и на обочине пути.

2. Маршрутные вывески. В полном ли комплекте, чисты ли, соответствуют ли они данному маршруту, правильно ли поставлены и надежно ли закреплены.

3. Лобовые сетки. На обоих площадках надежно ли действуют, с учетом того, что на задней площадке педаль должна быть заложена на штырь.

Подвагонные предохранительные щитки— есть ли таковые и в нормальном ли они состоянии.

4. Подножки. Надежно ли укрепление к кузову, не имеется ли надломов, значительных прогибов, не выступают ли шурупы и болты на поверхность подножки.

5. Буксовые крышки. Их наличие и надежность закрепления в закрытом виде.

6. Надбуксовые рессоры. Нет ли лопнувших или сдвинутых листов рессоры. На месте ли гайки шпинтона, не сломаны ли шпинтоны.

7. Реборды. Проверить, соответствуют ли инструкции размеры реборд. Для поездов, работающих на городских маршрутах, высота ре-

борд на моторном вагоне, должна быть не ниже 9 мм, толщина не менее 7 мм, а на прицепных вагонах—не ниже 8 мм, толщина не менее 7 мм.

Для поездов, работающих на загородных маршрутах, высота реборд должна быть на моторных вагонах не ниже 13 мм и толщина 7 мм, а на прицепных вагонах—не ниже 12 мм, толщина 7 мм.

8. Бандажи. Нет ли заметного на-глаз ослабления бандажа.

9. Колодки. Не прижаты ли они к бандажам и не слишком ли большой зазор между колодкой и бандажом, с учетом того, что нормальный зазор должен быть не свыше 2—3 мм.

10. Сцепной буфер. Не отсутствует ли надежное закрепление переднего и заднего буфера по оси вагона, не имеет ли погнутости или трещин. Штырь должен иметь предохранительную скобу, которая должна охватывать нижнюю часть штыря.

11. Боковые сетки. Надежно ли их крепление.

Примечание. Вагоны четырехосные постройки ВАРЗа боковых сеток не имеют.

12. Соединительные рукава и междувагонные шланги. Правильно ли их соединение и надежно ли их крепление. Контактные коробки электротормоза должны иметь лапки для придерживания головки шланга.

13. Контроллер. Свободное ли (не заедает ли) вращение главной и стоповой ручек и исправность действия стопового механизма.

14. Автомат—проверить рукой включение и выключение на обеих площадках.

15. Ручные тормоза—нет ли заедания маховика ручного тормоза, правильно ли действует трещетка, натягивает ли тормоз колодки.

16. Кран машиниста—свободное ли вращение кранов машиниста на обеих площадках и правильна ли их установка.

17. Освещение. Горят ли все лампы—внутренние, сигнальные и буферный фонарь. Соответствуют ли сигнальные цвета маршруту и закрыты ли буферные и сигнальные фонари.

18. Двери—легко ли открываются.

Примечание. На четырехосных вагонах постройки ВАРЗа каждая пара створок

дверей должна быть в одной плоскости и створки плотно прижиматься своими краями.

19. Песочницы. Есть ли во всех четырех песочницах песок, и правильно ли расположены песочные рукава над головкой рельса.

20. Люки пола—плотно ли закрыты и нет ли выступающих из настила пола винтов и шурупов.

21. Ножные звонки—хорошо ли действуют.

22. Стекла—целость всех стекол в поезде и на площадках моторного вагона, не имеют ли стекла волнистой поверхности.

23. На вагонах с двойными лобовыми стеклами есть ли отеплительные реостаты и стеклоочиститель (дворник).

24. Наружный вид поезда—не имеется ли глубоких впадин и прорезов на кузове, не сломаны ли поручни, нет ли грязи и посторонних надписей на кузове, и не имеет ли кузов заметного уклона.

§ 13. При выезде из парка, вагоновожатый должен иметь на вагоне вагонную книжку, ломик, сцепку, штырь, железный лист, скребок, метелку, ветошь и расписание.

В книжке должна быть проверена последняя запись о состоянии вагона.

Произведя в соответствии с указанным порядком приемку, вагоновожатый делает надпись в своей вагонной книжке следующего содержания: „поезд принял в исправности" и скрепляет эту надпись своей подписью.

При обнаружении каких-либо неисправностей, препятствующих к выезду поезда из парка и не гарантирующих безопасное движение поезда на линии, вагоновожатый обязан сделать заявку диспетчеру по выпуску и до устранения неисправности, имеет право и обязан не выезжать на линию.

II. Выезд из парка

§ 14. Убедившись, что на рельсах нет предметов, мешающих движению поезда, а в траншее и на самом поезде нет ремонтных рабочих, вагоновожатый дает об этом знать кондукторам звонком. Получив от кондуктора моторного вагона сигнал отправления, вагоновожатый окриком „такой-то путь—от вагона"

предупреждает об отправлении поезда, дает три предупредительных звонка, затем включает контроллер на первое положение, сразу же выключает его и только после этого вновь медленно включает контроллер по положениям.

Проезжая ворота парка вагоновожатый должен убедиться в том, что у ворот никто не стоит, ворота закреплены на крючках и подавать сигналы, не развивая скорости более 8 км в час.

Скорость поезда внутри сарая должна быть не более 5 км в час. На веерах парка не более 8 км в час.

§ 15. Действие ручного, воздушного, электрического тормозов и воздушных песочниц вагоновожатый обязан проверить на первом километре (паркового рейса), заявив о замеченных неисправностях линейному агенту, отметить их в вагонной книжке и сдать вагон дежурному слесарю для исправления.

III. Смена вагоновожатых на линии

§ 16. При сдаче поезда своему сменщику, вагоновожатый должен устно, а в случае необ-

ходимости, с записью в вагонной книжке, передать ему обо всех замеченных неисправностях, моторного и прицепных вагонов, а также и о неисправностях пути и воздушной сети. указывая неисправный участок и сообщить о всех изменениях и добавлениях линейных сооружений по маршруту.

Для проверки принимающим вагоновожатым исправного действия всего оборудования и для передачи устных и письменных сообщений сменяющийся вагоновожатый должен, в случае необходимости, сопровождать поезд 2 перегона после пункта смены.

§ 17. По прибытии на конечный пункт после смены вагоновожатый обязан осмотреть:

см. § 129

1. Тормозные соединения.
2. Сцепные приборы.
3. Осветительный провод.
4. Сетки (боковые и лобовые).
5. Поручни.
6. Подножки.
7. Буксовые крышки.
8. Песочные рукава.

9. Реборды.

10. Шпинтоны и рессоры.

11. Вывески и сигналы.

а также проверить наличие в песочницах достаточного запаса песку.

В случае обнаружения неисправностей, не заявленных предыдушим вагоновожатым, сменивший должен об этом заявить линейному агенту, занести в вагонную книжку и сдать вагон линейному слесарю для исправления.

§ 18. В случае неявки сменяющего, сменяемый вагоновожатый обязан продолжать работу на время не более двух рейсов от сменного пункта.

§ 19. Воспрещается сдавать вагон нетрезвому вагоновожатому.

IV. Сдача поездов в парке

§ 20. Получив отметку линейного агента или диспетчера об отправлении в парк, вагоновожатый на парковом рейсе должен управлять поездом по всем правилам нормального движения, соблюдая все обязательные остановки, вывесив аншлаг „поезд идет в парк".

§ 21. Подъезжая к парку, вагоновожатый должен быть особенно внимателен к расположению входных стрелок, а также удалить из вагонов всех посторонних лиц.

В парках, оборудованных централизованным переводом стрелок, вожатый по зеленому сигналу может ехать беспрепятственно, а по желтому сигналу с указанием номера пути должен двигаться осторожно, переводя сам стрелки по мере надобности.

§ 22. В случае необходимости производства маневров для постановки поезда на указанное место, вагоновожатый должен быть чрезвычайно внимательным при управлении поездом, переходя всякий раз на тот контроллер, который является головным по направлению движения.

§ 23. Въехав на территорию парка, вагоновожатый должен продвигаться к сараям со скоростью 5 км в час.

§ 24. При въезде в сарай, вагоновожатый должен непрерывно звонить, имея в виду, что, на путях или траншеях могут быть рабочие.

§ 25. Установив поезд на указанное приемщиком место, вагоновожатый должен поставить оба крана машиниста на положение экстренного торможения и затем на перекрышу, не оттормаживая, затем выключить автомат, снять стоповую ручку контроллера и приступить к сдаче поезда.

§ 26. При сдаче поезда вагоновожатый должен сделать заявку приемщику на все неисправности вагонов и записать их в вагонную книжку, если они не были записаны в течение смены. Вожатый должен убедиться, что его заявка правильно понята.

§ 27. После сдачи поезда приемщику вагоновожатый должен оттянуть бугель, сдать ручки контроллера и крана машиниста, а также и остальные сдаваемые принадлежности вагона и после этого может считать свою работу законченной.

Примечание. На вагонах с дверьми, управляемыми воздухом вагоновожатый обязан, уходя из вагона, закрепить в открытом положении переднюю створку первой двери моторного вагона.

§ 28. Строго воспрещается вожатому уходить с поезда до установки его на указанное место и оставлять вагонный сарай до полной сдачи поезда и его принадлежностей.

В. Правила движения на линии

I. Движение на ровном участке

а) Трогание с остановки

§ 29. Перед трогани́ем поезда вагоновожатый должен ждать сигнала кондуктора моторного вагона, а также зеленого сигнала светофора, или знака рукой регулировщика, или зеленого сигнала сигналиста, разрешающего движение. Помимо того, вожатый должен обратить внимание на то, чтобы не было пересекающих путь поездов, и чтобы стрелка была правильно поставлена. Включить все сигнальные приборы, указывающие поворот вагона водителям безрельсового транспорта и пешеходам.

§ 30. Перед трогани́ем вожатый должен убедиться в том, что:

а) ручной и воздушный тормоза отторможены;

б) все пассажиры окончили высадку и посадку с передней площадки моторного вагона, при чем у входящих с передней площадки пассажиров вагоновожатый должен проверить проездные документы. После этого вагоновожатый, не допуская переполнения передней площадки сверх установленной нормы, закрывает наружную дверь площадки, дает предупредительный звонок и в случае разрешения на движение, включает ручку контроллера.

§ 31. При включении моторов нужно делать выдержку на всех положениях контроллера по 1½ сек., кроме первого, на котором выдерживать 1 сек.

При этом, на горизонтальных участках пути, при езде на последовательном включении моторов, для перевода ручки на последнее ездовое положение нужно проехать около 10 метров (длина двух-осного вагона).

При езде на параллельном включении моторов, для перевода ручки на последнее ездовое положение (считая от положения „стоп“)

необходимо проехать около 40 м (немного более одного пролета).

Затяжки при включении мотора, так же, как и слишком быстрое включение, недопустимы.

Особо запрещается выдерживать контоллер на ходовом последовательном положении более 3 сек., за исключением участков сети, на которых установлена езда исключительно на последовательном включении.

б) Регулярность движения

§ 32. Во время движения вагоновожатый обязан соблюдать правила езды по следующим знакам:

а) знаки, разрешающие езду на параллельном включении моторов,

б) знаки, разрешающие езду только на последовательном включении моторов,

в) знаки предельной скорости на кривых,

г) знаки выключения тока перед остановкой,

д) знаки временного выключения тока на участковых разделах и троллейбусных пересечках;

§ 33. После проезда знака последовательного включения вагоновожатый не должен включать моторов параллельно до тех пор, пока опять не проедет знака параллельного включения.

§ 34. При проезде знака участкового раздела вожатый должен выключить ток с таким расчетом, чтобы бугель прошел участковый изолятор без тока. Включение вновь контроллера в этом случае надлежит делать без выдержки до прежнего положения, с которого контроллер был выключен у этого знака. Так же можно поступать при всяком кратковременном выключении контроллера, если только вагон не был заторможен или вообще не уменьшил значительно скорости.

§ 35. На быстроходном или четырехосном поезде, или если произошел загон, следует выключать ток ранее знака выключения, не допуская, однако, задержки сзади идущих поездов.

§ 36. При поезде тяжелом на ходу, а также если получилась задержка в пути, вагоновожатый может выключать моторы несколько

позже знака выключения, однако, не менее чем за 140 метров (4 пролета) до остановки.

§ 37. Не допускается выравнивание времени пробега в случае задержки или при тихоходном поезде путем перехода на параллельное включение моторов на участках, где такая езда не разрешается.

§ 38. В темное время на слабо освещенных пунктах или во время тумана езда по знакам не обязательна, а производится с уменьшенной скоростью.

§. 39. Вагоновожатый обязан на контрольных точках, указанных на вагонных расписаниях, сверить время по расписанию с временем на электрических часах, не допуская загонов и затяжек. Вагоновожатый не должен пользоваться указаниями других часов, кроме электрических часов сети трамвая.

§ 40. На конечных пунктах, не имеющих постов начальников станций, вагоновожатый отмечает время своего прибытия по телефону у диспетчера, для чего снимает трубку и ждет опроса, ни в коем случае не хлопая по рычагу.

в) Внимательность и осторожность при езде

§ 41. При управлении поездом все внимание вагоновожатого должно быть обращено на путь перед поездом. Левая рука должна лежать на большой рукоятке контроллера, правая—на ручке крана машиниста (при электрическом тормозе на песочнице).

Рука, находящаяся на рукоятке крана машиниста, должна последнюю обхватывать так, чтобы экстренное торможение воздушным тормозом с песком можно было сделать, не меняя положения руки.

§ 42. Воспрещается во время движения отвлекаться каким-либо посторонним делом, как-то: разговаривать и пререкаться с лицами, находящимися на улице или на площадке и т. п.

§ 43. Должностные лица административно-технического персонала службы движения имеющие билеты на право контроля, или нагрудные знаки линейного агента, имеют право переговоров с вагоновожатыми по вопросам линейной работы во время движения поезда.

§ 44. Вожатый не должен допускать выхода пассажиров на площадку до остановки поезда.

§ 45. Воспрещается во время движения производить осмотр или исправление каких-либо частей вагона, а также отходить от контроллера для каких бы то ни было целей.

§ 46. Во время движения вагоновожатый должен подавать предупредительные звонки в следующих случаях:

а) разъезжаясь со встречным поездом,

б) подъезжая к перекресткам улиц,

в) при выезде из-под мостов,

г) во всех случаях, когда можно опасаться внезапного появления пешехода или экипажа,

д) запрещается подавать звонки впереди идущему поезду, в направлении от управляемого поезда.

§ 47. Воспрещается без нужды выключать или включать ток или подторможивать поезд или ездить на положениях с сопротивлениями (реостатных).

§ 48. Во время движения поезда вагоновожатый не должен подъезжать к идущему впереди поезду ближе двух пролетов, при после-

довательном включении моторов и ближе четырех пролетов при параллельном включении моторов.

При буксовом пути и на спусках с мостов указанные расстояния удваиваются.

§ 49. Почувствовав себя больным, вагоновожатый не должен через силу вести поезд, но должен о болезненном состоянии заявить линейному агенту сам или через кондуктора, потребовав замены запасным или взятия поезда на буксир.

г) Остановка поезда.

§ 50. Вагоновожатый обязан останавливать поезд:

а) на обязательных остановках, обозначенных знаком „остановка";

б) по красному сигналу или знаку регулировщика;

Примечание. В случае подачи неясных сигналов вожатый должен остановить поезд и выяснить их значение.

в) при опасности наезда;

г) по сигналу кондуктора моторного или прицепного вагона;

д) для пропуска процессий, войск, пожарного обоза и т. п.;

е) по требованию линейных агентов и милиции, причем сигналы к остановке поезда подаются ими или свистком или поднятой вверх рукой с открытой ладонью, обращенной по направлению к вагону;

ж) при всяком внезапном толчке, необъяснимом стуке или тревожных криках пассажиров и прохожих;

з) если на пути будет замечен какой-либо предмет; который может повредить вагон или вызвать сход с рельс.

и) при закрытом или закрывающемся шлагбауме на пересечках железнодорожных и трамвайных путей.

§ 51. Подъезжая к обязательной остановке вагоновожатый должен тормозить с таким расчетом, чтобы после остановки вагона передняя площадка моторного вагона находилась у знака „остановка". Если знак „остановка" помещен на столбе раздела (знак—зеленые и бе-

лые косые полосы), то вагоновожатый должен остановить вагон так, чтобы контакт бугеля не дошел до участкового изолятора.

На остановках, где имеются рефюжи, надлежит останавливать вагон против рефюжа с таким расчетом, чтобы передняя площадка моторного вагона находилась у переднего конца рефюжа (по направлению движения).

Примечание. На вагонах, оборудованных дверями, управляемыми воздухом, вагоновожатый обязан открывать двери только после полной остановки вагона и перед трогание закрывать.

§ 52. Если вагоновожатый почему-либо вынужден останавливаться, не доезжая до остановочного пункта хотя бы несколько метров, то он может двигаться в путь не иначе, как после подачи предупредительного звонка.

По прибытии к остановочному пункту вагоновожатый обязан вновь остановить поезд.

§ 53. Если на остановочном пункте находится поезд, то вагновожатый должен медленно подъехать к нему и остановиться на расстоянии длины вагона (10 метров).

После трогания переднего поезда выждать, пока впереди идущий поезд отойдет вперед еще на 5 метров, и тогда трогать с места для подхода к остановочному пункту.

§ 54. На вагонах с дверями, управляемыми воздухом, вагоновожатый имеет право открыть двери раньше остановки в том случае, если вагон остановлен против перехода для публики, а при длительных остановках и не у перехода. Трогая вагон, вагоновожатый обязан опять закрыть двери и не открывать до прибытия на остановку.

д) Правила торможения

II. Вагоны с воздушным тормозом

а) Служебное торможение

§ 55. Обыкновенную служебную остановку на горизонтальном участке пути надлежит делать воздушным тормозом без толчков, постепенно подтормаживая, для чего при выключении тока по знаку начинать тормозить за 45 метров (около 1½ пролета), а с последовательного включения моторов — за 20 метров (около ½ пролета) до места остановки.

§ 56. При буксовом пути на горизонтальном участке пути необходимо начать торможение за 90 метров (около трех пролетов) до места остановки при езде на параллельном включении, и за 40 метров (около 1¼ пролета) при езде на последовательном включении. При этом необходимо торможение производить равномерно и плавно.

§ 57. На горизонтальном участке пути при неисправности воздушного тормоза следует тормозить электрическим тормозом равномерно по положениям, начиная торможение за 90 метров при езде на параллельном включении, и за 40 метров при езде на последовательном включении.

Езда с неисправным воздушным тормозом разрешается только до ближайшего пункта, где можно поставить поезд на запас для осмотра и ремонта. При этом вагоновожатый должен ехать с повышенной осторожностью.

§ 58. При неисправности воздушного тормоза и одновременной неисправности электрического тормоза следует пользоваться ручным тормозом. Езда на одном ручном тормозе разрешается только для того, чтобы довести поезд до бли-

жайшего запасного пути или парка, для осмотра и ремонта. При этом вагоновожатый должен ехать с особой осторожностью, не переходя на параллельное включение моторов, так как неисправность тормоза не освобождает вагоновожатого от ответственности за безопасность движения.

б) Экстренное торможение

§ 59. При экстренном торможении вагоновожатый обязан быстро выключить контроллер на „стоп" и поставить одновременно воздушный тормоз на экстренное положение с песком и электрический тормоз на 3-е положение, после чего электрический тормоз переводить на крайнее положение с выдержкой по положениям. Общее время перевода электрического тормоза от положения „стоп" до крайнего тормозного положения должно составлять при больших скоростях около 6 секунд, и при средних скоростях около 3-х секунд. Категорически воспрещается при больших скоростях ставить электрический тормоз сразу на последние положения во избежание „Юза".

§ 60. При экстренном торможении в случае буксового пути вагоновожатый должен быстро выключить ток и поставить рукоятку контроллера на 1-е тормозное положение и переводить по положениям на полный тормоз, а воздушный тормоз — на экстренное положение с песком.

§ 61. При экстренном торможении поезда с неисправным воздушным тормозом вагоновожатый должен быстро выключить ток, и подавая песок (если песочницы исправны), поставить рукоятку контроллера сразу на 3-е тормозное положение и переводить по положениям на полный электрический тормоз с расчетом, чтобы не получился „юз". После этого вагоновожатый должен затянуть цепь ручного тормоза.

§ 62. При экстренном торможении поезда с неисправными воздушным и ручным тормозами, вагоновожатый должен поступать так же, как указано в § 61.

III. Вагоны с электрическим тормозом

а) Служебное торможение.

§ 63. При служебной остановке контроллер включается на тормоз за 45 метров (около 1½

пролета) при езде на параллельном включении моторов, и за 20 метров (немного больше половины пролета) при езде на последовательном включении. При этом необходимо задерживаться несколько более на первых тормозных положениях и быстрее проходить последние положения.

§ 64. При буксовом пути необходимо начать тормозить за 90 метров до остановки при параллельном включениии моторов, и за 40 м при последовательном включении, и сооответственно замедлять переход с положения на положение.

§ 65. Если электрический тормоз не действует. или если он внезапно перестает действовать во время торможения, вагоновожатый должен немедленно приводить в действие ручной тормоз, с посыпкой рельсов песком.

§ 66. Если на вагонах с электрическим тормозом одновременно откажутся действовать и электрический и ручной тормоз, вагоновожатый должен немедленно сообщить кондукторам, чтобы последние тормозили вагоны ручными тормозами и непрерывно звонить ножным звонком. В случае если дальнейшее движение поезда без тормоза угрожает непо-

средственной опасности, вагоновожатый должен дать обратный ход, для чего перевести стоповую ручку контроллера на положение „назад", а большую ручку контроллера на „первое пусковое положение" и держать ее в этом положении до полной остановки поезда.

б) Экстренное торможение

§ 67. При экстренной остановке контроллер включается сразу на 3-е тормозное положение и после некоторой выдержки переводится по остальным положениям с расчетом, чтоб не получился „юз". С началом экстренного тормоза одновременно приводится в действие механическая песочница.

§ 68. При экстренном торможении, в случае буксового пути, вагоновожатый должен включать контроллер на тормоз по положениям с выдержкой с таким расчетом, чтобы не получился „юз", одновременно посыпая песком.

§ 69. При экстренном торможении, в случае неисправности электрического тормоза, вагоновожатый должен немедленно приводить в действие ручной тормоз с посыпкой рельс песком.

II. Движение на подъемах и спусках

§ 70. На подъемах воспрещается ехать на шунтовых положениях контроллера и ближе двух пролетов за впереди идущим поездом.

§ 71. Воспрещается ездить под током на больших спусках, где следует подторможивать поезд с таким расчетом, чтобы скорость не превышала 20 километров в час, и чтобы к остановке подъехать с уменьшенной скоростью. На вагонах, оборудованных электротормозом, при торможении на спуске необходимо пользоваться ручным тормозом.

§ 72. При продолжительных остановках на подъеме, вагоновожатый обязан затормозить поезд, кроме воздушного, также и ручным тормозом. Заложить храповик на собачку или отпустить педаль ручного тормоза на вагонах, оборудованных мытищенским тормозом. Чтобы убедиться, что ручной тормоз держит, необходимо оттормозить воздушный тормоз.

При продолжительной остановке на подъеме поезда, оборудованного служебным электрическим тормозом, вагоновожатый должен

немедленно привести в действие все имеющиеся у него тормоза.

§ 73. Трогаясь с остановки на подъеме, вагоновожатый должен включить контроллер на 1-е положение, немедленно после этого отпустить тормоз и дальше включать контроллер.

§ 74. При включении тока на подъемах (Невские мосты, Новосильцева Поклонная и Сергиевская гора) следует выдерживать ручку контроллера на каждом положении по $2\frac{1}{2}$ секунды

§ 75. В случае обрыва прицепного вагона на подъеме вагоновожатый обязан немедленно дать экстренный тормоз. При возможности прицепить оторвавшийся вагон, вагоновожатый должен взять вагон на ручной тормоз, отпустить воздушный тормоз и, оставив кондуктора у ручного тормаза, перейти на заднюю площадку моторного вагона. Взяв вагон на тормоз на задней площадке, вагоновожатый должен дать знак кондуктору отпустить ручной тормоз на передней площадке, после чего начать спуск вагона вниз к прицепному вагону и взять его на сцепку. При невозможности взять

оторвавшийся прицепной вагон на сцепку, вагон этот ставится на ближайший запасной путь сзади идущим поездом.

§ 76. В случае обрыва прицепного вагона во время движения на ровном месте, вагоновожатый должен медленно тормозить головную часть поезда с таким расчетом, чтобы оторвавшийся прицепной вагон на нее не наехал. После остановки необходимо, если возможно, взять оторвавшийся вагон на сцепку.

§ 77. В случае, если при обрыве прицепного вагона произошло его самоторможение, вагоновожатый обязан оттормозить этот вагон прежде, чем пустить в ход поезд после сцепки с ним.

§ 78. Видя спускающийся с подъема по правому пути неуправляемый вагон, поезд или грузоплощадку вагоновожатый сзади идущего поезда должен подъехать к спускающемуся вагону на расстояние до 15 м, после чего быстро затормозить поезд, дать медленный ход назад и принять на себя удар оторвавшегося вагона, двигаясь в одном с ним направлении. После принятия удара затормозить свой поезд.

§ 79. Если поезд, поднимающийся в гору, по-

катится назад под гору вследствие какой либо неисправности, то вагоновожатый этого поезда обязан руководствоваться следующими правилами:

а) при полной исправности воздушного тормоза вагоновожатый обязан затормозить немедленно поезд воздушным тормозом, затянуть цепь ручного тормоза до отказа, заложить собачку на храповичек и приступить к выяснению причины обратного движения поезда;

б) при отсутствии или неисправности воздушного тормоза вагоновожатый обязан затормозить ручным тормозом, заложить собачку на храповичек и приступить к выяснению причины обратного движения поезда;

в) в случае отсутствия или неисправности воздушного тормоза и одновременного обрыва цепи или порчи ручного тормоза, вагоновожатый обязан перевести малую рукоятку контроллера на метку „назад“, большую рукоятку постановить на электрический тормоз и довести ее до последнего положения. Затем дать знать всем кондукторам своего поезда о том, чтобы они тормозили ручным тормозом на задней площадке до полной остановки поезда;

г) все вагоновожатые последующих поездов, при виде надвигающегося на них поезда, обязаны поступить, как указано в § 78.

III, Движение по кривым

§ 80. Вагоновожатый должен до въезда в кривую подтормозить поезд с таким расчетом, чтобы въехать в нее без толчка. Въезжая в кривую, вагоновожатый должен ехать без тока; тормоза должны быть отпущены.

При проезде по кривой, вагоновожатый должен включать контроллер до ездового последовательного положения.

§ 81. При въезде в кривую из-за угла следует давать предупредительные сигналы.

§ 82. Пологие кривые (радиусом больше 100 метров) можно проезжать с полного хода.

§ 83. Вагоновожатому должен быть известен список кривых и узлов, на которых воспрещен одновременный проезд двух встречных 4-осных поездов или 4-осного поезда с 2-осным и перед которыми вывешены специальные знаки (четырехосный вагон, с красной полосой).

IV. Движение по стрелкам и пересечениям

§ 84. На крестовинах трамвайных путей, а также на пошерстных стрелках скорость должна быть не свыше 15 клм в час, причем проезд моторного вагона по крестовинам должен происходить без тока.

§ 85. Противошерстные стрелки вагоновожатый должен проходить в случае въезда в кривую со скоростью 10 км в час, а в случае проезда по прямой со скоростью 15 км в час.

§ 86. Приближаясь к стрелке, вагоновожатый должен следить за положением ее пера, не въезжать на неправильно установленную стрелку или на стрелку, перо которой неплотно прилегает к рельсу.

§ 87. При необходимости переложить на узле неэксплоатируемую стрелку, лежащую на постоянном направлении движения, вагоновожатый обязан следить за тем, чтобы, после прохода поезда по этой стрелке, кондуктор моторного вагона переложил ее обратно в первоначальное положение.

§ 88. При проезде автоматической электрической стрелки, вагоновожатый должен соблюдать следующие правила:

а) при необходимости проезда стрелки вправо, проезжать добавочный провод под током со скоростью 5 км в час, для чего заранее снизить скорость. Запрещается подторма-живание во время езды под током.

б) при необходимости проезда стрелки влево, проезжать добавочный провод без тока со скоростью 3 км в час;

в) под добавочным проводом не останавливаться. В случае вынужденной остановки необходимо оттянуть бугель.

г) если на стрелке или перед ней находится поезд, то сзади идущий поезд должен остановиться перед добавочным проводом, пока передний поезд не выйдет всеми своими полускатами из стрелки;

д) если вагоновожатый поставил по ошибке стрелку неправильно, то нужно остановить поезд и перевести ее ломиком.

§ 89. На пересечение путей вагоновожатый может въехать только по сигналу „путь свобо-

ден° — зеленый сигнал светофора соответствующего направления, при светофоре на колонке и повороте вправо — желтый сигнал или соответствующий знак рукой регулировщика, или сигнал сигналиста.

§ 90. На пересечениях путей, где нет регулировщиков или сигналистов, вагоновожатый обязан соблюдать следующие правила:

а) при отсутствии поездов и экипажей на пересекающей улице поезд свободно проходит пересечение; со скоростью не свыше 10 км. в час.

б) в случае нахождения поездов на пересекающей улице первым проходит поезд с высшим номером маршрута, причем одновременно проходит пересечку и встречный поезд того же направления.

в) в случае, если поезд с меньшим номером маршрута оказался готовым к отправлению раньше, чем поезд с большим номером маршрута, вагоновожатый первого поезда дает сигнал в виде трех отрывистых звонков, и по получении от второго вагоновожатого ответного сигнала в виде двух отрывистых звонков, может трогаться с места.

§ 91. В пунктах, где установлена сигнализация, действующая от токоприемников проходящих поездов, преимущественное право прохода через пересечения оставляется за поездом, идущим с хода в прямом направлении, т. е. за тем поездом, который сигнализирует о своем приближении к пересечке. При этом поезда, которым подается сигнал, не имеют права входа на пересечение, пока горит красный сигнал, и пока через пересечение не прошел поезд прямого направления.

В тех случаях, когда поезд, которому подается сигнал, имея впереди свободный путь (красный сигнал не горит), въехал уже на пересечку или приближается к ней, подходящий в это время к пересечке поезд прямого направления останавливается и пропускает через пересечку поезд, выехавший из кривой.

§ 92. При проезде мимо пожарных частей устанавливается следующий порядок пользования сигнализацией:

а) вагоновожатые при появлении сигнала, зажигаемого дежурным пожарным, и при звуке колокола обязаны немедленно остановить поезда.

б) если поезд в момент тревоги находится на участке между сигналами, или же так близко к сигналу, что он не может быть остановлен до первого сигнала, то при звуке тревожного колокола вагоновожатый должен быстро проезжать мимо ворот пожарной части, непрерывно давая звонки и стараясь очистить путь для пожарного обоза. Пожарный же обоз не должен въезжать на трамвайные пути, пока оказавшийся между сигналами поезд трамвая не прошел мимо пожарной части.

§ 93. На пересечениях железнодорожных путей с путями трамвая вагоновожатый должен соблюдать следующие правила:

а) путь для трамвая через пересечку свободен исключительно в том случае, если шлагбаумы открыты; кроме того, на пересечениях, где имеется светофор, сигнал светофора должен быть зеленым;

б) там, где перед пересечением имеется постоянная остановка, трамвай, подходя к пересечению, останавливается, и вагоновожатый не имеет права тронуться с остановки, пока не убедится в том, что шлаглабум открыт для

проезда, и горит зеленый сигнал светофора (если он есть);

в) вагоновожатый не имеет права, въезжать на пересечение в том случае, если шлагбаумы не закрыты еще полностью, но закрываются, т. е. переводятся в заграждающее положение;

г) при подходе к пересечению и во время прохода, через пересечение вагоновожатый должен подавать все время звонок, обращая внимание на пересекающие железнодорожные пути, и двигаться со скоростью не более 10 км в час.

Вагоновожатый подчиняется всем сигналам подаваемым ему переездными сторожами к остановке поезда, как-то: фонарем, флажком, гудком, жестом руки или светофором.

V. Движение на однопутных участках

§ 94. При движении на однопутных участках, вагоновожатый должен руководствоваться сигналами специальных светофоров однопутных участков.

При неисправной сигнализации руковод-

ствоваться сигналами запрещается, и движение происходит по путевкам на первом однопутном перегоне, а далее путем скрещивания на разъездах.

§ 95. При горении одного или нескольких красных сигналов въезд на однопутный участок запрещен, причем вагоновожатый должен остановить поезд у знака „остановка" или „стоп" (чтобы бугель не замыкал добавочный провод).

§ 96. Въезд на однопутный участок (на добавочный провод) разрешается, если сигналы не горят, причем должны соблюдаться следующие условия:

а) При движении в город:

В момент въезда под добавочный провод должны загореться желтые сигналы—в этом случае движение разрешается. Если же загорится красный сигнал или же красные и желтые вместе, то необходимо остановить поезд, не въезжая на однопутный участок, и ожидать, когда погаснет красный сигнал,—только после этого разрешается въезд на участок.

б) При движении из города:

В момент въезда под добавочный провод должен загореться верхний красный сигнал, являющийся контрольным и закрывающий путь следующим поездам. При загорании нижнего красного сигнала в момент въезда на добавочный провод, движение запрещается. Вагоновожатый обязан оттянуть бугель и ждать пока не погаснут сигналы, после чего можно ехать.

§ 97. Движение двух поездов одновременно один за другим запрещается. Исключение допускается для аварийных и грузовых поездов, а также по особому распоряжению линейных агентов, причем грузовые и прочие не пассажирские поезда следуют впереди пассажирских.

§ 98. В случае повреждения поезда на однопутном участке и невозможности двигаться без буксира, вагоновожатый обязан вызвать к себе поезд, оттянув бугель от контактного провода, а для предупреждения столкновения выставить кондукторов со свистками, по обе стороны поезда на расстоянии 120 метров от него (4 пролета).

В темное время при появлении встречного вагона вагоновожатый обязан опять отпустить бугель, чтобы осветить вагон и избежать наезда.

При необходимости оттянуть бугель по другим причинам или при его поломке, также необходимо выслать кондукторов в обе стороны.

§ 99. Если вместо двух одноцветных сигналов загорается только один, вагоновожатый обязан немедленно сообщить об этом начальнику станции или по телефону диспетчеру для вызова ремонтной бригады. Движение продолжается по сигналам, так как второй сигнал является запасным. При остальных неисправностях необходимо также сообщать о них ближайшему начальнику станции.

VI. Движение при тяжелой погоде

§ 100. Во время тумана вагоновожатый должен постоянно подавать резкие короткие звонки и при видимости не дальше 8 пролетов не переходить на параллельное включение.

При очень густом тумане, не позволяющем видеть на расстоянии дальше 4-х пролетов впереди идущий поезд, необходимо ездить со скоростью не более 10 км в час, а при видимости меньше 1 пролета—5 км в час.

§ 101. В темное время и во время тумана вагоновожатый должен зажигать все сигнальные фонари и буферный фонарь спереди поезда.

§ 102. При дожде и во время оттепели, когда выбоины и провалы заполняются водой, вагоновожатый должен проезжать места скопления воды тихим ходом.

§ 103. Во время грозы необходимо включать освещение, во избежание повреждения моторов при ударах молнии.

§ 104. Если при пуске поезда в ход колеса буксуют, вагоновожатый обязан выключить ток и вновь включить с длительной выдержкой по положениям, посыпая рельсы песком.

Такое переключение нужно делать до тех пор, пока поезд не пойдет нормальным ходом.

В случае, если таким путем не удается поезд сдвинуть с места, вожатый должен убедиться что путь сзади поезда свободен, подать поезд

на 1—2 метра назад, потом двигаться вперед поступая как указано выше.

§ 105. Если при очень сильном торможении воздушным тормозом на быстром ходу поезд будет подаваться вперед с невращающимися колесами (юзом), вагоновожатый должен перетормозить, для чего на первом положении крана машиниста выпустить воздух из тормозных цилиндров (чтобы дать колесам повернуться) и подать на рельсы песок, а затем вновь тормозить воздушным тормозом.

§ 106. При очень тяжелом снеге необходимо включать ток медленно, выдерживая по 2—3 сек на каждом положении контроллера.

§ 107. При общем буксовом пути, тумане и тяжелом снеге выполнение заданного по расписанию пробега не обязательно.

VII. Движение при разных препятствиях на линии

§ 108. При ремонтах на трамвайных путях вагоновожатый должен соблюдать следующие правила:

а) по красному сигналу дальнейшее следование разрешается каждому поезду в отдельности лишь при сопровождении путевым агентом. Этим порядком поезд должен двигаться до встречи зеленого сигнала;

б) по желтому сигналу вожатый должен двигаться тихим ходом со скоростью не свыше 10 км на всем протяжении за сигналом до тех пор, пока не будет встречен зеленый сигнал;

в) по желтому сигналу с зеленым вожатый должен двигаться тихим ходом со скоростью не свыше 5 км только в данной точке, около которой стоит сигнал.

§ 109. Если на рельсах или на пути находится какой-либо предмет, который может повредить вагон или причинить сход с рельс, то необходимо остановить поезд и удалить с путей препятствие, а если предмет является принадлежностью трамвайного вагона (кожух шестерни, лобовая сетка и т. п.), то необходимо его взять на вагон и доставить в парк.

§ 110. Если вагоновожатый заметит на пути или близ пути препятствие (человек, экипаж, телега), могущее помешать проходу поезда, то

он должен выключить ток, подавая одновременно предупредительные звонки. Если несмотря на сигналы, препятствие продолжает оставаться на пути, то необходимо начать тормозить с таким расчетом, чтобы поезд остановился, не доезжая до препятствия не менее 10 метров (длина вагона).

При наличии дорожных знаков „опасность", „осторожно—пешеходы" и „школа" необходимо также снижать скорость с таким расчетом, чтобы остановить поезд при появлении препятствия.

§ 111. При внезапном появлении препятствия на пути (человек, экипаж) или при тревожном звонке с моторного или прицепного вагона, вагоновожатый должен экстренно затормозить поезд.

§ 112. Езда по левому пути допускается лишь на небольшом протяжении, до первого узла, где можно перекантоваться и только в случае, когда по левому пути направит поезд линейный агент или по телефонному разрешению диспетчера.

При движении по левому пути запрещается

переходить на параллельное включение моторов.

§ 113. Запрещается подавать поезд задним ходом без крайней надобности.

Если вагоновожатому требуется подать поезд назад, то он должен перейти на другой контролер, имеющий ход.

Если при этом поезд идет прицепками вперед, то вагоновожатый может подавать назад только после того, как кондуктора прицепных вагонов откроют все внутренние двери, и кондуктор заднего прицепного вагона станет подавать сигналы звонком с передней по ходу поезда площадки.

При движении поезда назад кондуктор моторного вагона должен поддерживать бугель. Запрещается переходить на параллельное включение моторов, при подаче поезда прицепками вперед.

§. 114. Запрещается проезд четырехосными вагонами определенных участков сети, согласно имеющегося списка, который должен быть известен вагоновожатому.

VIII Кантовка и сцепка поезда

§ 115. Кантовка вагонов производится в двух случаях:

а) когда нужно вернуть весь поезд в обратном направлении, т. е. сделать возврат;

б) когда нужно обернуть один моторный или прицепной вагон другой площадкой вперед.

§ 116. Возврат поезда с кантовкой в период пассажирского движения допускается лишь при наличии линейного агента и по его указаниям.

§ 117. Чтобы сцепить вагоны, вагоновожатый обязан поступать следующим образом:

а) Подъехать к вагону на расстояние 10 метров, снизив скорость до 5 км в час и выбрав цепь ручного тормоза, затем с этой скоростью подъехать на расстояние 1 метра и остановить вагон

б) подтормозить поезд ручным тормозом и по сигналу сцепщика подавать поезд небольшими толчками, ставя большую рукоятку контроллера не далее первого положения и сейчас же на „стоп";

в) подехав вплотную к вагону, вагоновожатый должен наблюдать за тем, чтобы сцепка полностью вошла в буфера и была

хорошо заложена штырем, и чтобы скоба была правильно поставлена.

После сцепки вагоновожатый должен проверить следующее:

1) соединительные рукава воздушного тормоза в головках должны быть плотно соединены с прокладкой резинового кольца.

На вагонах, оборудованных электрическим тормозом, головки электрических тормозных шлангов должны быть плотно вставлены в междувагонные коробки и закреплены крючками крышек;

2) краны на соединительных рукавах должны быть открыты;

3) штепсельное соединение должно быть правильно сделано;

4) боковая сетка должна быть повешена;

5) в темное время должен быть переключен буферный фонарь;

6) на вагонах с лобовыми сетками все приборы сетки на обеих площадках должны быть в правильном положении;

7) после сцепки опробовать воздушный тормоз.

§ 118. При взятии на буксир моторного вагона или поезда он должен быть отторможен, на прицепляемом моторном вагоне кран машиниста должен быть поставлен на перекрышу и ручка снята, а бугель должен быть оттянут.

В случае, если буксируемый поезд прицепляется впереди буксирующего поезда моторным вагоном вперед, ручка крана машиниста должна остаться на передней площадке прицепляемого моторного вагона, и на этой площадке должен быть поставлен его вагоновожатый, который должен наблюдать за движением поезда. Скорость при буксировке не должна превышать 10—12 км. в час.

Г. Обращение с оборудованием вагона

I. Необходимая осторожность в обращении с оборудованием

§ 119. Бугель при движении вагона всегда должен быть наклонен к задней по ходу вагона площадке. При перемене движения над-

лежит переводить бугель, за исключением четырехосных вагонов.

Запрещается переводить бугель под кронштейном.

Кондуктор должен помогать вагоновожатому переводить бугель, перетягивая его веревкой в другое положение.

В случае необходимости подвинуть немного поезд назад с тем, чтобы потом опять ехать в прежнем направлении, можно не переводить бугеля, но при этом кондуктор должен оттягивать бугель, когда тот проходит под держа- телем.

Кондуктор несет ответственность за поломку бугеля, если ему сделаны соответствующие указания со стороны вагоновожатого.

§ 120. Запрещается прикреплять к бугелю проволоку вместо веревки. Бугельная веревка должна быть подобрана и намотана на крючках.

§ 121. Воспрещается включать и выключать автомат ударами кулака или какого-либо предмета по рукоятке, заклинивать или привязывать автомат.

При невозможности выключить автомат, надлежит оттянуть бугель.

§ 122. Не допускается останавливать большую рукоятку контроллера на промежуточных положениях переключающей звезды. Особенно недопустимо останавливать большую рукоятку на промежуточном положении между параллельным и последовательным включением.

§ 123. При выключении тока вагоновожатый обязан сразу быстро перевести большую рукоятку контроллера на „стоп" за исключением контроллеров с линейным контактором.

При необходимости перехода с параллельного включения мотора на последовательное, вагоновожатый должен сперва совершенно выключить ток, а затем без выдержки перейти на последовательное включение моторов.

§ 124. Воспрещается без надобности снимать ножух контроллера. В случае необходимости открыть контроллер, предварительно нужно выключить автомат и оттянуть бугель.

§ 125. Вагоновожатый не должен допускать давленія сжатого воздуха свыше $4^1/_2$ атм. на двухосных вагонах и 6 атм. на четырехосных вагонах.

§ 126. Если во время движения выскочит

педаль лобовой сетки, вожатый должен немедленно остановить поезд, вновь поднять педаль подхватывающую сетку и, сойдя с вагона, убедиться в том, что лобовая занавеска висит вертикально, а подхватывающая сетка поднята.

§ 127. Если вожатый заметил, что островки у остановок для ожидающих пассажиров (рефюжи) или столбы или другие сооружения близ путей зацепляют за занавеску, сетки, подножки, лобовые щитки и другие части вагона, он должен об этом обязательно занести в вагонную книжку и доложить ближайшему линейному агенту.

Вагоновожатый обязан сообщить линейному агенту также о всех замеченных неисправностях пути, контактной сети, сигналов, автострелок.

§ 128. Если вагоновожатый заметит, что поезд тяжел на ходу, он должен об этом сообщить ближайшему линейному агенту или дежурному слесарю.

§ 129. В течение смены вагоновожатый обязан проверять состояние поезда, согласно указаний § 17, в каждом рейсе.

II. Обнаружение и исправление возникающих повреждений

§ 130. Если поезд не трогается с места на первом положении контроллера, то нужно поставить ручку на 2-ое положение. При очень тяжелом пути разрешается включать ручку на 3-е положение на самое короткое время (не более 1 сек.).

Если же, несмотря на это, вагон не трогается то вагоновожатый обязан немедленно поставить большую рукоятку на „стоп" и приступить к выяснению причин остановки вагона. При этом могут быть три случая:

а) нет тока в моторах;

б) ток есть, но колеса вагона не проворачиваются, хотя вагон вздрагивает;

в) ток в моторах есть, и моторы вращаются, но колеса вагона не вращаются.

§ 131. Если нет тока в моторах, вагоновожатый должен включить лампочки (освещение), чтобы узнать, есть ли ток в рабочем проводе и проходит ли ток в бугель.

§ 132. Если лампочки загораются, то это служит доказательством того, что ток есть в рабочем проводе. Тогда вагоновожатый должен по порядку проверить:

а) не выключен ли автомат;

б) не поврежден ли один из моторов, что определяется переключением моторов;

в) исправен ли контроллер в отношении прохождения тока (не отошел ли палец, не выпал ли провод из клеммы и т. п.), для чего открыть кожух контроллера;

г) нет ли обрыва цепи в реостатах.

§ 133. Если лампочки не загораются, то вагоновожатый обязан проверить:

а) движутся ли другие вагоны;

б) касается ли бугель рабочего провода;

в) не стоит ли бугель под участковым разъединителем;

г) не обледенел ли рабочий провод (зимою);

д) не стоят ли колеса на песке или снеге (изоляция).

§ 134. Если нет тока в рабочем проводе, вагоновожатый обязан включить свет и ждать, пока лампочки не загорятся.

Запрещается в этом случае вместо включения освещения ставить большую рукоятку контроллера на 1-ое положение.

После подачи тока на рабочий провод разрешается включать контроллер не ранее, как через 30 сек. после того, как тронулся впереди стоящий поезд.

§ 135. Если бугель становится вертикально, не доставая до воздушного провода, то нужно по возможности выгнуть контакт бугеля.

§ 136. Если обледенел провод, то вагоновожатый, оттянув несколько раз бугель, должен заставить его ударить по проводу и сбить лед.

§ 137. Если бугель станет под участковым разъединителем воздушной сети, то вагоновожатый или кондуктор должен подтянуть бугель за веревку по движению, чтобы получился контакт между проводом и бугелем, затем вагоновожатый должен включить большую рукоятку контроллера до 1-го положения и подвинуть вагон вперед.

Если не удастся перевести бугель вперед, или если не получается контакта переведенного бугеля с рабочим проводом, то надлежит сзади

идущим поездом сдвинуть поезд из-под разъединителя. В случае отсутствия сзади идущего поезда, вагоновожатый должен влезть на крышу своего вагона, передвинуть бугель и поставить таковой по ходу вагона.

§ 138. Если поезд станет всеми колесами на слой песка или снега, то вагоновожатый должен соединить буфер с рельсом (сперва рельс, потом буфер) каким либо металлическим предметом (ломиком), после чего включить большую рукоятку контроллера и подвинуть вагон вперед.

Примечание. Прежде чем включить ток, вагоновожатый обязан предупредить кондукторов и пассажиров, чтобы они, находясь на улице (на земле), не дотрагивались до вагонов во избежание ожога или удара.

§ 139. В случае, если вагон вздрагивает и не идет, вожатый должен проверить следующее:

а) не заторможен ли поезд воздушным или ручным тормозом на моторном или прицепном вагонах, т. е. находятся ли колодки на положенном расстоянии от бандажей;

б) не попал-ли посторонний предмет (болт, гайки) в желоб рельса;

в) не сломался ли зубец шестерни и не застрял ли он в ней.

В последнем случае вагоновожатый должен открыть моторный люк и крышку кожуха шестерен и ломиком удалять сломанный зуб. Если сделать это не удастся, вагоновожатый должен осторожно подать поезд назад до тех пор, пока зубец не выпадет из зацепления, соблюдая общие правила подачи поезда назад.

§ 140. В случае, если мотор вращается, а вагон не трогается с места, вагоновожатый должен немедленно переключить моторы, т. е. выключить больной мотор, так как в этом случае нет сцепления шестерен.

§ 141. Если вагон двигается рывками, то это может происходить вследствие того, что ослабли пружины в основании бугеля.

Слабость пружин можно определить, притягивая бугель за веревку,—при слабых пружинах бугель легко опускается вниз. О случае нужно заявить дежурному слесарю и инструктору.

§ 142. Если бугель дергает за держатели воздушного провода, что видно по сильному колебанию проводов впереди вожатого, то следует остановить поезд, проверить, нет ли прореза в контакте или перекоса бугеля, и о случае заявить инструктору движения и дежурному слесарю, ведя до этого вагон осторожно, а в случае надобности перебросить веревку бугеля на правую сторону вагона и поручить кондуктору оттягивать бугель под каждым кронштейном.

§ 143. В случае провисания провода или его обрыва так, что он может коснуться проходящих или проезжающих по улице, вагоновожатый не должен допускать проходящих и проезжающих к месту провисания провода до прибытия бригады воздушной сети, которую надлежит вызвать по телефону через диспетчера.

§ 144. В случае падения на воздушный провод телефонного или какого-нибудь другого провода, нужно это место также оградить от проходящих и проезжающих.

Для снятия провода надлежит вызвать бригаду воздушной сети через диспетчера.

§ 145. При частом выпадании автомата нужно посмотреть, не затормаживался ли поезд, хорошо ли отходят колодки, и включать ток с большой выдержкой по положениям.

§ 146. При необходимости осмотреть пальцы контроллера (или выключить один из моторов на контроллерах В-30 или В-36), вагоновожатый обязан предварительно выключить автомат и оттянуть бугель, во избежание получения удара или ожога.

§ 147. Если имеется утечка воздуха в соединительном рукаве, то необходимо закрыть соединительный кран и тормозить один моторный вагон до прибытия на конечный пункт, где необходимо заявить об этом слесарю для исправления.

III. Отправка неисправного вагона в парк

§ 148. Неисправный поезд направляется в парк или к линейному слесарю либо своим ходом, либо на буксире. Отправить поезд с линии в парк или в ремонт к линейному слесарю вагоновожатый может только по рас-

поряжению линейного агента, а в его отсутствии по распоряжению слесаря.

§ 149. В случае отсутствия линейного агента в момент обнаружения повреждения на вагоне или поезде, вагоновожатый должен поступить по нижеуказанным правилам и довести поезд до ближайшего линейного агента, а в случае необходимости взять поезд на буксир. Поезд доводится до ближайшего запасного пути, о чем вагоновожатый должен поставить в известность по телефону диспетчера.

§ 150. Своим ходом поезд может быть отправлен в парк или на пункт линейного слесаря при следующих повреждениях:

а) если поврежден один из моторов на двухосном вагоне или одна пара моторов на четырехосном вагоне;

Примечание. При езде на одном моторе следует включить ток с выдержкой по 4 сек. на каждом положении.

б) если поврежден один из контроллеров (заскакивание пальцев, слабое давление пальцев на сектор);

в) если на вагонах, оборудованных электрическим тормозом, не действует один из тормозов—ручной или электрический;

г) если лопнет или потеряется одна из колодок, в силу чего произойдет перекос тормозных рам;

д) если сильно греется букса;

е) если при сильно буксовом пути совсем не работают песочницы на передней площадке и вагона нельзя скантовать, или не работают все четыре песочницы;

ж) если не действует ни воздушный, ни механический звонок;

з) если часто выпадает автомат, или если после выпадения автомат нельзя обратно включить;

и) если на вагонах, оборудованных воздушным тормозом, не действует или слабо действует воздушный тормоз;

к) если не действуют в темное время маршрутные сигналы, или совершенно нет освещения внутри вагонов;

л) при поломке рессор или шпинтонов (в этом случае необходимо продолжать движение тихим ходом);

м) при плохом контакте бугеля (слабый нажим).

Во всех этих случаях необходимо дать указание кондукторам, чтобы они прекратили дальнейший впуск пассажиров и сообщили остающимся пассажирам, в каком направлении пойдет поезд, а в случаях а), б), д), з), необходимо высадить всех пассажиров на ближайшей остановке.

§ 151. Поезд должен быть снят с линии путем буксирования его в следующих случаях:

а) поломка бугеля;

б) повреждены оба автомата;

в) повреждены оба мотора на двухосном вагоне или все моторы на четырехосном вагоне;

г) повреждены оба контроллера на двухстороннем или контроллер на одностороннем вагоне;

д) поломаны или повреждены реостаты, произошло разъединение проводов реостатов или короткое в реостатах;

е) соединение проводов и контроллера (короткое замыкание, горение проводов, вспышки);

ж) при поломке вагона после наезда, не дающей возможности самостоятельно сдвигаться;

з) когда рукоятку контроллера нельзя поставить на „стоп" съездового положения;

и) когда ручку контроллера после электрического торможения нельзя поставить на „стоп". В этом случае предварительно до буксирования необходимо разомкнуть цепь между контроллером и мотором путем выключения моторов на контроллерах В-30 или В-36, или изолировать соответствующие пальцы от секторов, а в случае незнания точной схемы—изолировать все пальцы на реверсивном или тормозном барабане или вынуть пару щеток из одного мотора.

Примечание. При контролерах ТА-4 и ДТ-41 с деревянным реверсивно-тормозным барабаном вынуть по паре щеток из каждого мотора.

Во всех этих случаях необходимо высадить всех пассажиров.

§ 152. При поломке оси или соскакивании бандажа с колеса, вагон должен быть направлен в парк при помощи аварийной тележки.

§ 153. При отправлении поезда в парк вагоновожатый обязан требовать от линейного агента или слесаря, отправляющего поезда подписи в вагонной книжке с точным указанием времени отправления и неисправности вагона.

§ 154. По прибытии в парк вагоновожатый обязан лично указать неисправность вагона.

Д. Оформление случаев на линии.

§ 155. При несчастных случаях с людьми на линии вагоновожатый обязан поступать следующим образом:

а) после остановки поезда не двигать его до извлечения пострадавшего из-под вагона. Во избежание передвигания поезда следует снять с контроллера стоповую ручку, выключить автомат и оттянуть бугель;

б) осмотреть попавшего под вагон, проверить, нельзя ли вытащить его из-под вагона

собственными силами, не причинив ему новых повреждений. Немедленно после осмотра вызвать через диспетчера скорую помощь, а если пострадавшего нельзя вытащить своими силами, то необходимо вызвать также пожарную команду.

Примечание. В зависимости от места нахождения попавшего под вагон, его можно вытащить либо сбоку вагона, разломав предварительно боковой щиток, либо через люк внутри вагона, либо с лобовой сетки.

§ 156. После освобождения пострадавшего из-под вагона, вагоновожатый должен немедленно сдать его линейному агенту или постовому милиционеру, для отправки в больницу, а при отсутствии их—ждать прибытия вызванной по телефону помощи.

§ 157. Вместе с этим вагоновожатый обязан записать имя, отчество, фамилию и адрес лиц, присутствоваших при случае, как из числа пассажиров вагона (на площадке и внутри), так и из числа находящихся на улице.

§ 158. Во всяком несчастном случае, если даже он не вызвал серьезных последствий, вагоновожатый обязан немедленно донести ближайшему агенту.

§ 159. При столкновении поезда с экипажем (автомобиль, извозчик, ручная тележка и т. п.), вагоновожатый обязан поступить следующим образом:

а) записать номер жестянки и другие отличительные признаки экипажа, адрес и принадлежность экипажа, а также адрес, имя, отчество, фамилию шофера, извозчика и т. д. и повреждения, полученные экипажем при столкновении;

б) осмотреть вагоны, чтобы убедиться в каком они состоянии;

в) записать имя, отчество, фамилию и адрес и свидетелей присутствующих при столкновении, как из числа пассажиров вагона и экипажа, так и из числа лиц, находящихся на улице.

§ 160. О всяком случае столкновения вагоновожатый обязан донести ближайшему линейному агенту.

§ 161. Вагоновожатый должен отметить все обстоятельства, при которых произошло столкновение для того, чтобы линейный агент в своем донесении мог сообщить полную картину происшедшего столкновения.

§ 162. В случае, если при столкновении с экипажем произойдет несчастный случай с пассажирами этого экипажа, то вагоновожатый, кроме изложенных правил о столкновении, должен руководствоваться и правилами о несчастном случае.

§ 163. Воспрещается при несчастном случае и наезде уезжать с места происшествия не добившись оказания помощи пострадавшему и не оформив случая.

§ 164. В случаях длительной задержки поезда на линии вследствие повреждения вагонов, путей, воздушной сети, несчастного случая, схода с рельс, наезда и столкновения, вагоновожатый должен сообщить о случае ближайшему линейному агенту, для чего остановить встречный поезд и передать сообщение через вожатого. При наличии по близости телефона—сообщить по телефону диспетчеру.

В сообщении должно быть указано: маршрут, номер по наряду, номер моторного вагона, парк, номер вожатого, направление движения место задержки, характер случая.

Е. Правила П. В. О.

§. 165. В военное время всем вожатым и кондукторам категорически воспрещается выходить на работу без противогаза.

§ 166. С введением угрожаемого положения поезд управляемый вагоновожатым должен быть светомаскирован. В случае наличия поезда на линии во время введения угрожаемого положения вагоновожатый обязан заявить линейному агенту для принятия мер к светомаскировке в течение 2-х часов. Поезда не обеспеченные светомаскировкой по истечении 2-х часов с момента введения угрожаемого положения отправляются в парк.

§ 167. По сигналу „ВТ" вагоновожатый быстро выбирает место остановки вагона, имея в виду, что через 1—2 минуты после сигнала ток в рабочем проводе прекратится.

§ 168. Вагоновожатому воспрещается:

а) останавливать поезд за впереди идущим поездом в расстоянии менее 100 метров (3—3,5 пролета);

б) останавливать поезд против пожарных частей, ворот фабрик, заводов, больниц, воинских частей, на мостах, перекрестках улиц и площадей во избежание закупорки движения. По возможности поезд укрывается под арку, под деревья и т. п.

§ 169. Вагоновожатый, остановив поезд по сигналу „ВТ", тотчас же оттягивает токоприемник и закрепляет его веревкой, кондуктора производят высадку пассажиров, после чего вагоновожатый и кондуктора приводят противогазы в положение „Наготове", заходят в вагоны, плотно закрывают двери и окна и находятся в вагоне до сигнала „Отбой ВТ", внимательно наблюдая за положением дел на улице.

§ 170. Вагоновожатому категорически воспрещается покидать поезд в момент противовоздушной обороны города, кроме случая, указанного в § 171.

§ 171. Услышав сигнал „Химтревога" или заметив наличие отравляющего вещества, вся поездная бригада надевает противогазы и остается в них до распоряжения работников линейной агентуры или работников ПВО.

§ 172. О всех замеченных повреждениях трамвайных путей, воздушной сети и подвижного состава фугасными или зажигательными бомбами, а также о заражении путей или подвижного состава отравляющим веществом вагоновожатый посылает кондуктора для сообщения ближайшему линейному агенту или главному диспетчеру.

Примечание. Если вагон находится на большом расстоянии от ближайшего поста линейного агента и вблизи нет телефона, вагоновожатый посылает кондуктора моторного вагона с устным донесением линейному агенту.

§ 173. В случае заражения вагона отравляющими веществами, вагоновожатый и кондуктора, надев противогазы и защитную одежду, производят, в соответствии с особой инструк-

цией, предварительную дегазацию вагона. После дегазации вагоновожатый сообщает о случившемся линейному агенту и по его указанию выводит вагон на ближайший запасный путь. Вагон должен иметь на себе знак „заражен отравляющим веществом". Линейным агентом вагон направляется в ближайший трампарк для окончательной дегазации. В случае отравления или ранения, вагоновожатый и кондуктора отправляются на ближайший пункт мед. помощи. Вагоны сдать вожатому ближайшего поезда для буксировки.

§ 174. О всех замеченных на улицах разрывах авиобомб, разрушениях, а также очагах поражения отравляющими веществами, хотя и не повредивших путям, воздушной сети и пр. путевому хозяйству трамвая, вагоновожатый при первой возможности сообщает сотрудникам органов ПВО, милиции, Осодмила и линейному агенту.

§ 175. По сигналу „Особой воздушной тревоги" вагоновожатый продолжает движение по маршруту, если не последовало распоряжения об объездном движении от линейного агента,

внимательно наблюдая (при движении) за знаками ограждения очагов, зараженных отравляющим веществом.

У путей, огражденных знаками, „Заражено отравляющим веществом", вагоновожатый останавливает поезд и сообщает ближайшему линейному агенту, от которого получает указания или об обходном движении или о движении после дегазации пути.

§ 176. При внезапном налете противника вагоновожатый производит остановку поезда, согласно п.п. 167 и 168.

§ 177. Кондуктор должен беспрекословно выполнять все приказания вагоновожатого и из вагона уходить может только по его распоряжению.

§ 178. Вагоновожатый выполняет распоряжения только линейных агентов трамвая (начальников станций, инструкторов вагоновожатых, контролеров и диспетчеров движения).

Примечание. Кондуктора находятся в подчинении вагоновожатого и выполняют его распоряжения.

Ж. Правила на время наводнения

§ 179. Во время наводнения вагоновожатый получает указания об уборке поезда с линии от линейных агентов.

§ 180. При отправлении в парк во время наводнения вагоновожатый должен соблюдать правила безопасности, но соблюдение пробега не обязательно.

§ 181. Если вагон остался в районе наводнения, вагоновожатый должен оттянуть бугель. Вагоновожатый не имеет права в этом случае покинуть свой вагон до прибытия смены.

§ 182. По окончании наводнения, если моторы были залиты водой, вагоновожатый не должен включать ток, так как вагоны с залитыми моторами должны быть отправлены в парк буксиром.

Начальник Службы Движения
Г. Гольцман

Главный инженер службы
движения *И. Пох*

Приложение

НАСТАВЛЕНИЕ

для вагоновожатых по управлению вагоном, оборудованным контроллером ДТ-23 и ДТ-42 с линейным контактором

1. При приемке вагона в депо вагоновожатый должен убедиться в исправной работе линейного контактора и вспомогательной цепи, для чего необходимо: включить выключатель цепи управления контактора (находится вверху над контроллером), и не включая автомата, поставить ручку главного барабана на первое положение по ходу, при этом контактор должен включиться, что обнаруживается характерным звуком (щелчок).

При возвращении обратно на „стоп" главной рукоятки контактор должен выключиться.

Убедившись, что контактор работает на включение и выключение, возвратить ручку на положение „стоп", включить автомат, и контроллер готов к действию.

2. Включение контроллера на ходовые и тормозные положения производится обычным

порядком, как и на всех существующих контроллерах, причем контроллер ДТ-23 не снабжен защелкивающим механизмом.

3. Выключение тока с любого ходового положения производится поворотом ручки главного барабана на угол 14° назад (свободный ход ручки), что соответствует примерно ходу в 35 мм. При этом, если даже контроллер не стоит на „стоп", ток все же выключен, так как сработал линейный контактор. Чтобы обеспечить время для работы контактора, движение ручки на стоп производить медленно.

4. Обратное включение тока может быть произведено лишь после возвращения ручки главного барабана на положение „стоп" и дальнейшего включения на требуемое положение.

Примечание. На первом положении хода восстановление включения контактора производится свободным ходом ручки (14°) вперед—без установки на „стоп".

5. При включении ручки главного барабана (при большой скорости поезда) без выдержки времени с положения „стоп" при проезде участкового изолятора и других аналогичных слу-

чаях, — необходимо обязательно задержать ручку главного барабана на первом положении на время выключения контактора (0,5 секунды).

6. При подаче на сцепку включение и выключение производится линейным контактором, для чего ручка главного барабана устанавливается на 1 положение „хода", и все операции делаются свободным ходом ручки, а обратный переход с 1-го положения на положение „стоп" допускается лишь после того, как выключится контактор, во избежание одновременного разрыва тока контактором и контроллером.

7. Выключение неисправного мотора производится переключателем моторов на задней стенке контроллера. Поворот переключателя мотора производится стоповой ручкой контроллера. При положении стоповой ручки вверх осуществляется езда на первой паре моторов, вниз — на второй паре моторов и при среднем положении—на четырех моторах. При установке этих контроллеров на двухосные вагоны соответственно получим 1-й, 2-й и 2 мотора.

8. Вожатому необходимо особенно внимательно следить за работой контактора при про-

езде автоматических стрелок. При проезде стрелки без тока всякая опасность неправильного перевода стрелки устранена, так как разрыв тока имеется в двух местах — в контакторе и контроллере.

При проезде стрелки под током вожатый должен помнить, что возможен случайный разрыв тока в контакторе, т. е. несмотря на включенное положение рукоятки главного барабана, поезд может итти без тока, что может привести к авариям. Поэтому, при проезде автоматической стрелки под током вожатый должен ездить обязательно на 1-м положении при полностью выбранном мертвом ходе рукоятки по часовой стрелке и судить о ходе под током или без него по шуму моторов. Все операции необходимо производить особо осторожно.

9. При выезде из парка убедиться, что в смотровой траншее нет рабочих во избежание несчастных случаев, возможных при выключении контактора.

10. При постановке вагона в парк выключить автомат и выключить выключатель цепи управления контактора.